Deutscher Bundestag **Drucksache 19/777**

19. Wahlperiode 15.02.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingrid Remmers, Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cézanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Trend zu schweren, schnellen und leistungsstarken Autos und Einhaltung von Klimaschutzzielen

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat am 4. Januar 2018 in einer Pressemitteilung die Jahresbilanz für die Fahrzeugzulassungen in Deutschland im Jahr 2017 vorgelegt. Die Nachfrage nach Autos steigt demnach weiterhin an. Insgesamt wurden 3,44 Millionen Neuwagen zugelassen, gegenüber dem Jahr 2016 handelt es sich damit um einen Zuwachs von 2,7 Prozent. Die größten Zuwächse sind in den Bereichen Sport Utility Vehicle (SUV) mit einem Plus von 22,5 Prozent und in der oberen Mittelklasse mit 17,7 Prozent, aber auch bei Wohnmobilen mit 15,5 Prozent zu verzeichnen.

Gleichzeitig stellt das Umweltbundesamt (UBA) in einer Pressmitteilung vom 23. Januar 2017 fest, dass die CO_2-Emissionen des Verkehrs in Deutschland erneut angestiegen sind und mit 166,8 Mio. Tonnen jetzt sogar oberhalb der Emissionen des Jahres 1990 liegen. Den größten Anteil daran hat der Straßenverkehr. Neben dem Straßengüterverkehr sei der Anstieg der CO_2-Emissionen auf den „Trend zu immer größeren und schwereren Autos“ zurückzuführen (www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimagasemissionen-stiegen-im-jahr-2016-erneut-an).

Diese Zusammenhänge lassen es fraglich erscheinen, ob die Bundesrepublik Deutschland ihre internationalen Verpflichtungen im Klimaschutz einhalten kann, ohne im Verkehrsbereich sehr schnell notwendige Entscheidungen für grundlegende Veränderungen zu treffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der in Deutschland 2017 neu zugelassenen SUVs und der Durchschnittswert jeweils aller anderen vom KBA verwendeten Fahrzeugklassen?
2. Wie hoch sind in den Fahrzeugklassen jeweils die geringsten und höchsten CO_2-Emissionen mit Angabe der Bezeichnung des jeweiligen Fahrzeugs?
3. Wie haben sich die CO_2-Emissionen der neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland in den letzten 20 Jahren in den vom KBA verwendeten Fahrzeugklassen entwickelt?

4. Wie hoch war das Durchschnittsgewicht sowie die Durchschnittsleistung der 2017 in Deutschland zugelassenen SUV sowie der Fahrzeuge in der oberen Mittelklasse?
5. Wie hoch waren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen und das durchschnittliche Gewicht der in 2017 neu zugelassen Pick-Up-Fahrzeuge?

   Wie hoch sind bei diesen Fahrzeugen die geringsten und höchsten CO_2-Emissionen sowie das geringste und höchste Gewicht (bitte unter Angabe der Bezeichnung der jeweiligen Fahrzeuge)?
6. Wie verteilen sich die Neuzulassungen 2017 auf die Höchstgeschwindigkeitsklassen, die in „Verkehr in Zahlen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwendet werden?
7. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO_2-Emissionen in den verschiedenen Höchstgeschwindigkeitsklassen im Jahr 2017?

   Wie hoch sind in diesen Klassen die geringsten und höchsten CO_2-Emissionen, mit Angabe des jeweiligen Fahrzeugs?
8. Wie hoch waren 2017 die Zahl der neu zugelassenen Wohnmobile, ihre durchschnittlichen CO_2-Emissionen sowie ihr durchschnittliches Gewicht?
9. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO_2-Emissionen, das durchschnittliche Gewicht und die durchschnittliche Leistung der als Dienst- und Firmenwagen zugelassenen Autos?

   Wie hoch sind demgegenüber die CO_2-Emissionen, das Gewicht und die Leistung der nicht als Dienst- und Firmenwagen zugelassenen Autos?
10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw in Deutschland und Europa?

    a) Inwieweit liegen Erkenntnisse vor differenziert nach Fahrzeugklassen und/oder Straßenklassen?

    b) Welche eigenen Erkenntnisse liegen ihr hierzu vor (bitte Jahr und Häufigkeit der Ermittlung angeben)?

    c) Welche Erkenntnisse Dritter sind der Bundesregierung bekannt (bitte Jahr und Häufigkeit der Ermittlung angeben)?

    d) Welche Untersuchungen, Forschungsaufträge oder Ähnliches plant die Bundesregierung, um vertiefte Erkenntnisse über den Besetzungsgrad von Pkw sowie Steigerungsmöglichkeiten zu erhalten?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass es wünschenswert ist, den durchschnittlichen Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen (bitte begründen)?
12. Welche Maßnahmen wären aus Sicht der Bundesregierung geeignet, den Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen?
13. Welche Änderungen im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs und der Straßeninfrastrukturplanung plant die Bundesregierung, um den gegenwärtigen Trend des Anstiegs der CO_2-Emission im Verkehrsbereich umzukehren?
14. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Trend bei den Neuzulassungen von Fahrzeugen hin zu größeren und schwereren Fahrzeugen und insbesondere die steigenden Zahlen von SUV vor dem Hintergrund der klimapolitischen Ziele und Verpflichtungen Deutschlands?
15. Wie viel Prozent der SUV und Pickups werden jeweils erstmals als Dienst- und Firmenwagen zugelassen, und wie viel Prozent sind es bei allen anderen Fahrzeugklassen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die steuerlichen Bestimmungen für Dienst- und Firmenwagen keinerlei Anreize für klimaschonendes Verhalten geben (bitte begründen)?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass einen Zusammenhang zwischen den steuerlichen Bestimmungen für Dienst- und Firmenwagen und dem Trend zu größeren und schweren Autos gibt (bitte begründen)?
18. Plant die Bundesregierung Änderungen bei der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen im Hinblick auf klimapolitische Lenkungswirkungen, damit die Nutzung verbrauchsarmer Fahrzeuge gefördert wird?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Maßnahmen werden geplant und mit welchen Auswirkungen auf den Verbrauch der Autoflotte rechnen sie?
19. Könnte nach Auffassung der Bundesregierung ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen eine sinnvolle Maßnahme sein, um den Trend zu immer leistungsstärkeren Fahrzeugen umzukehren (bitte begründen)?
20. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung eine wirksame Reduktion der CO_2-Belastung durch den Straßenverkehr bis Ende des Jahres 2020 erreichen?

Berlin, den 15. Februar 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333